



HAL
open science

Hong Kong et Shenzhen

César Ducruet

► **To cite this version:**

César Ducruet. Hong Kong et Shenzhen. Bost F. Atlas Mondial des Zones Franches, La Documentation Française, pp.232-237, 2010. halshs-02596644

HAL Id: halshs-02596644

<https://shs.hal.science/halshs-02596644>

Submitted on 15 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

HONGKONG ET SHENZHEN

César Ducruet, CNRS

In: Bost J.F. (Ed.) (2010), *Atlas Mondial des Zones Franches*, La Documentation Française, Coll. Les Dynamiques du Territoire, Paris, pp. 232-237.

Parmi les territoires emblématiques de la mondialisation, ceux de Hongkong et de Shenzhen dans leurs rapports de complémentarité et de concurrence occupent une place de tout premier plan.

Dépendance britannique à partir de 1841, rétrocédée à la Chine le 1^{er} juillet 1997, Hongkong a joué un rôle central dans la politique d'ouverture graduelle de la Chine et son insertion spectaculaire dans les échanges mondiaux. Outre son modèle de développement économique, Hongkong a aussi apporté à la Chine du sud (la région du Guangdong en premier lieu et notamment le fameux delta de la Rivière des Perles) des capitaux, des savoir-faire, des infrastructures et des services (notamment ceux de son port franc) qui lui faisaient cruellement défaut.

Première Zone Economique Spéciale (ZES) ouverte en 1980 par Deng Xiaoping pour faire office de laboratoire de l'ouverture et bénéficier directement des apports de Hongkong (dont elle partage une frontière commune), Shenzhen a connu de son côté un prodigieux développement, si bien qu'elle commence désormais à lui faire sérieusement de l'ombre.

Le modèle hongkongais

Depuis près de 170 ans, l'histoire de Hongkong est celle d'une longue fusion entre le capitalisme occidental et l'esprit d'entreprise chinois. Au cours de la première guerre dite de l'opium (1839-1842), le « rocher » de Hongkong fut occupé par des Britanniques en repli, menacés par la Chine qui voulait en faire cesser le trafic. Après le traité de Nankin (1842), Hongkong fut officiellement déclaré colonie britannique et port franc (1843). L'échec de la pénétration occidentale en Chine a renforcé l'importance stratégique de la colonie, qui a atteint sa taille actuelle (1 104 km²) en 1898 par l'annexion des Nouveaux Territoires, après celle de Kowloon en 1860.

Hongkong devient alors la base avancée diplomatique et économique du monde occidental en Asie orientale, en s'appuyant sur des sociétés comme la *Hong Kong and Shanghai Banking Corp.* (HSBC), mais aussi sur la diaspora chinoise dont Hongkong apparaît rapidement comme le quartier général, après l'arrivée massive de négociants originaires de Shanghai dans les années 1920. Suite à la création de la République populaire de Chine en 1949, la colonie est promue de fait au rang de fenêtre du régime communiste sur le monde extérieur.

Hongkong s'est peuplé rapidement grâce aux flux migratoires, passant de 600 000 habitants en 1945 à environ 7 millions en 2008, si bien que la densité y est désormais l'une des plus élevées au monde (6 350 hab./km²). Le manque d'espace est à l'origine de l'urbanisme vertical et de la hausse vertigineuse des prix de l'immobilier. Celle-ci commence à peser désormais dans les choix d'implantation des entreprises au profit de Shenzhen, la rivale, dont les prix sont en moyenne cinq fois moins élevés.

Engagé dès 1951 dans une politique de développement tournée vers l'exportation, Hongkong devient dès le début des années 1970 un « nouveau pays industrialisé » (NPI). Dénué de matières premières, confronté à l'étroitesse de son marché intérieur et privé de son hinterland chinois (dont il servait jusqu'en 1949 d'entrepôt pour le commerce international), Hongkong n'avait, il est vrai, pas d'autres alternatives. Procédant par tâtonnements successifs et très fortement appuyées par les Etats-Unis qui leur ont ouvert largement leur marché intérieur, les autorités de Hongkong ont développé un modèle qui fut par la suite reproduit par la plupart des pays d'Asie orientale : exportation de biens manufacturés à valeur ajoutée croissante et création massive d'emplois peu qualifiés profitant notamment à la main-d'œuvre féminine. Cependant, en raison de sa politique d'imposition sur les bénéfices d'emblée très attrayante (17,5 %, ramené début 2008 à 16,5 %), Hongkong n'a pas eu besoin de s'appuyer sur le levier des zones franches industrielles pour attirer les investisseurs. Celui-ci n'a d'ailleurs plus aucun sens à Hongkong, du fait du renchérissement rapide des coûts de main-d'œuvre à partir des années 1980, ainsi que de la très forte concurrence industrielle à l'échelle régionale. Aussi les industriels implantés à Hongkong ont-ils préféré délocaliser massivement leur production vers les ZES de Shenzhen et du Guangdong, créant ainsi un formidable effet d'entraînement sur l'emploi dans le delta de la Rivière des Perles (11 millions de personnes dépendraient directement des quelques 80 000 entreprises hongkongaises délocalisées). Pour compenser ce transfert d'activité, Hongkong a misé avec succès sur sa fonction de plaque tournante incontournable à l'échelle asiatique grâce à la qualité de ses infrastructures et de ses services.

Un port franc très attractif, mais fortement concurrencé

Seconde place financière d'Asie derrière Tokyo et doté du plus grand aéroport d'Asie (Chep Lap Kok, sur l'île de Lantau), la région administrative spéciale de HongKong est surtout connue pour abriter le second port à conteneurs du monde (23,5 millions d'EVP en 2006) derrière celui de Singapour.

Développé sur le modèle d'un immense port franc, celui-ci a vu sa pérennité garantie pour 50 ans suite à la signature en 1990 de la Loi Fondamentale (*Basic Law*) par Zhao Ziyang et Margaret Thatcher. Les autorités chinoises avaient en effet tout à gagner au maintien du port franc : Hongkong réalisait déjà à cette date 40 % des importations et plus de 55 % des exportations de toute la Chine.

Privé de son arrière-pays naturel jusqu'en 1978, le port de Hongkong a néanmoins décollé au cours des années 1960-1970 lorsqu'il a compensé son handicap en s'affirmant - grâce à ses profondeurs nautiques idéales (- 12,5 m) - comme un point d'éclatement des flux marchands à l'échelle de l'Asie orientale.

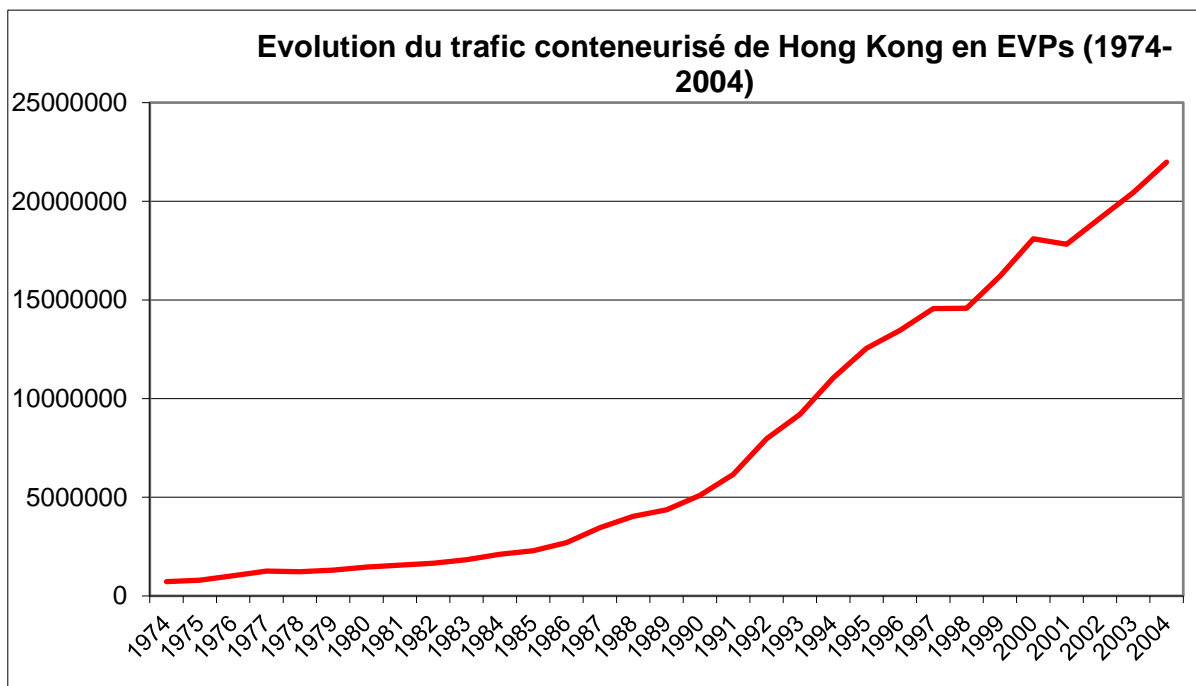
La première phase de développement de la conteneurisation débute entre 1970 et 1973, avec le terminal de Kwai Chung sur le territoire de Kowloon, pour le commerce avec les Etats-Unis et le Japon, la Chine pour les denrées basiques. Vers 1975, la seconde phase de développement se traduit par deux nouveaux terminaux : *Modern Terminals Ltd.* (MTL) et *Hutchinson International Terminals* (HIT). Jusqu'en 1980, la Chine ne réalise aucun trafic conteneurisé, d'où l'importance du port de Hongkong. Cependant, ce dernier fut rapidement concurrencé dans sa fonction de redistribution par de nouveaux ports bien situés sur l'axe maritime asiatique : Singapour, Kaohsiung (Taiwan) et Busan (Corée du Sud).

Les multiples problèmes de congestion rencontrés par Hongkong et la croissance des ports chinois voisins ont entraîné la fin du monopole hongkongais, lorsque fut créée en 1995 la

première ligne régulière depuis le port franc de Yantian dans la ZES de Shenzhen. Yantian dispose en effet de conditions nautiques excellentes (- 14 m), d'un bon accès à la voie ferrée Pékin-Kowloon, du savoir-faire hérité des compagnies hongkongaises, enfin de coûts d'expédition très concurrentiels. Ce mouvement fut immédiatement suivi par les compagnies : Maersk-Sealand, Hyundai Merchant Marine, K-Line, etc. La concurrence s'est encore accrue avec l'ouverture en 1997 du premier lien conteneurisé entre Taiwan et la Chine, destiné à diminuer les réexportations via Hongkong.

Si une grande partie du trafic chinois paraît désormais perdue, Hongkong entend cependant bien rester la grande plateforme de transbordement de l'Asie orientale. Mais pour combien de temps encore, surtout lorsque l'on voit les gigantesques travaux portuaires engagés dans le delta, notamment à Nansha, près de Canton ? La hantise de Hongkong est donc de se retrouver progressivement déclassé au profit de métropoles chinoises portuaires en devenir.

L'ancienne colonie s'emploie à résister en misant tous azimuts sur le développement d'infrastructures portuaires plus performantes encore pour faire la différence avec la concurrence. Parmi les projets à venir figure aussi en bonne place le pont long de 35 km devant relier Hongkong, Macao et la ZES de Zuhai.



Source : Hong Kong Marine Department.

Shenzhen, une ZES pionnière et emblématique

Originellement simple village de pêcheurs, accueillant par ailleurs quelques petites fabriques de pesticides et de matériel agricole, Shenzhen s'est hissé en moins de trois décennies seulement parmi les métropoles chinoises les mieux inscrites dans l'archipel mégapolitain mondial. Forte d'environ 6 millions d'habitants en 2008 (auxquels il convient d'ajouter une population « flottante » d'environ 3 millions de personnes), elle doit fondamentalement son prodigieux essor démographique et économique au statut de ZES qui lui a été accordé le 26 août 1980, de même qu'au dynamisme des activités portuaires qui lui sont largement associées.

Signe de son succès, son PIB par habitant est désormais le plus élevé de Chine (10 628 dollars / hab. en 2007).

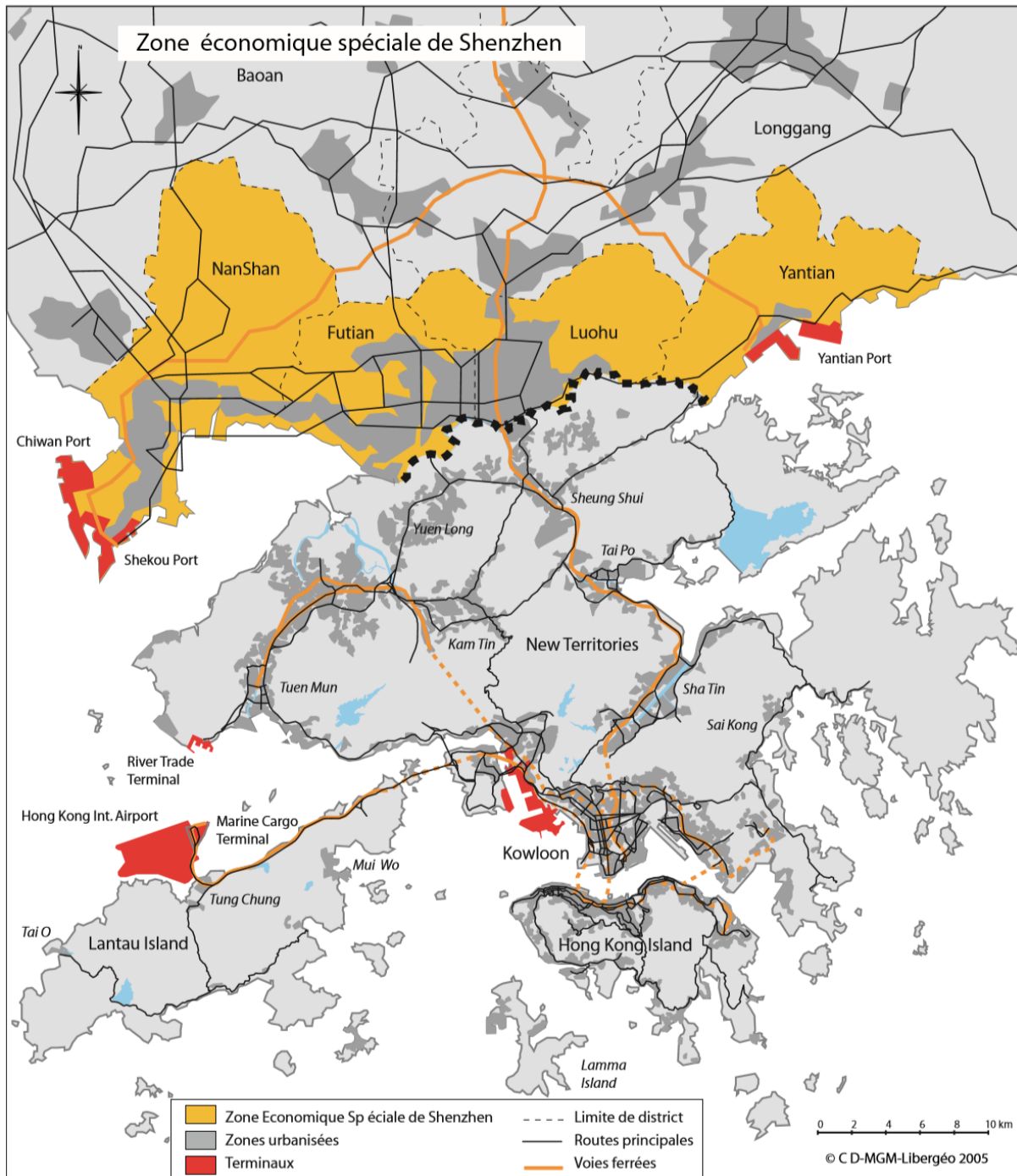
La ZES de Shenzhen doit sa localisation stratégique à l'anticipation de la rétrocession de Hongkong dans le giron chinois. Couvrant 327,5 km² (49 km d'est en ouest et 7 km du nord au sud), Shenzhen est en effet accolée aux Nouveaux Territoires. D'abord conçue comme un sas destiné à capter les capitaux de la diaspora et les délocalisations industrielles en provenance de Hongkong (30 km par autoroute) et de Taiwan, cette ZES - et le Guangdong d'une manière plus générale - s'est très vite affirmée comme l'hinterland naturel de l'ancienne colonie, tant pour la fourniture d'énergie, d'eau, de produits alimentaires, de matières premières et de main-d'œuvre très bon marché qui lui faisaient défaut. Depuis la montée en gamme de la ZES dans l'industrie et les services (notamment financiers, suite à la mise en place en 1990 à Shenzhen de la seconde Bourse de valeurs chinoise), ces rapports de complémentarité évoluent au profit d'une concurrence de plus en plus manifeste pour attirer les IDE.

Comme toutes les ZES, celle de Shenzhen comprend des espaces urbanisés divers et très rapidement construits, un centre d'affaires dominé par des tours futuristes et des grues vertigineuses (district de Luohu, desservi partiellement par le métro depuis 2004), de multiples zones industrielles (Futian, Shatoujiao, Yantiangang, Shekou, etc.), auxquels s'ajoutent une Cibercity depuis 1998, d'immenses aires d'entrepôts sous douane, des infrastructures (autoroutes, voies ferrées, centrales électriques, etc.), des espaces récréatifs, enfin des espaces périurbains et ruraux lui assurant autant de réserves foncières. La ZES s'identifie presque totalement à la ville et vice versa, sans pour autant la couvrir entièrement (cf. carte). Depuis avril 2000, les autorités ont aussi ouvert une EPZ à Longgang, mais hors du périmètre de la ZES.

L'attractivité de cette ZES demeure toujours aussi forte comme en témoignent les flux très importants de personnes qui continuent de s'y diriger (80 % de la population de Shenzhen n'est pas originaire du Guangdong), grossissant notamment les rangs de la population flottante. La population active est pour l'essentiel d'origine rurale, jeune et majoritairement féminine dans la ZES eu égard à la nature du travail demandé.

Shenzhen attire aussi les firmes transnationales (environ 100 des 500 premières d'entre-elles y ont développé des activités, assurant environ la moitié des exportations de la ZES), à l'instar d'Alcatel-Lucent, Compaq, Gemplus, Hitachi, IBM, Intel, STmicroelectronics (3 600 employés), Thomson multimedia (5 000 employés), Samsung, Sanofi-Aventis, etc., tandis que des firmes chinoises en pleine expansion l'ont choisi pour y implanter leur siège social (Great Wall, Sanjiu, TCL, Zhongxin, etc.).

Compte tenu de ses avantages comparatifs initiaux, la ZES s'est d'abord spécialisée dans l'exportation de produits à faible valeur ajoutée nécessitant de très bas coûts de main-d'œuvre : jouets (dont Shenzhen est le plus important site de production au monde), gadgets, textile-habillement, outillage, etc. Mais très rapidement, l'accent fut mis sur des produits à plus fort contenu technologique issus de la décomposition internationale du processus productif (composants destinés à des secteurs comme l'électronique grand public, la photographie ou l'électroménager, mais assemblés ailleurs qu'à Shenzhen).



Du fait de la concurrence exercée par les autres zones franches chinoises aux coûts de main-d'œuvre plus bas encore, la ZES mise désormais sur les secteurs liés aux NTIC (électronique, informatique et télécommunications). Elle s'est d'ailleurs affirmée comme le premier pôle chinois en la matière (district de Nanshan), notamment à travers de gigantesques usines (le groupe d'électronique taiwanais Hon Hai emploie par exemple 100 000 personnes sur le même site...). En 2007, les NTIC représentaient les deux tiers de l'investissement industriel et déjà plus de 50 % de la production industrielle de Shenzhen, contre 10 % en 1991.

Afin d'accompagner l'envolée vertigineuse des flux de marchandises tant à l'entrée qu'à la sortie de la ZES, mais aussi de doter la Chine d'infrastructures en phase avec ses ambitions à

l'export, les autorités ont investi massivement depuis le début des années 1990 dans les infrastructures portuaires. Shenzhen compte désormais trois ports ultra modernes (Chiwan et Shekou à l'ouest ; Yantian à l'est) totalisant 18 quais à conteneurs spécialisés. Avec un trafic de plus de 20 millions d'EVP fin 2007 (contre seulement 5 millions en 2001 !), ces trois ports font de Shenzhen par le cumul de leurs flux le quatrième port mondial pour le trafic par conteneurs. On ne sera donc pas étonné si des firmes comme le géant américain de la distribution Wall-Mart ont fait de la ZES de Shenzhen leur principale base d'approvisionnement en Chine. En 2008, une trentaine de lignes maritimes internationales régulières couvrant 131 routes (dont 51 vers l'Amérique du Nord et 31 vers l'Europe) desservait Shenzhen, tandis que son aéroport international, Huanghian, situé à 30 km à l'ouest, la plaçait au quatrième rang en Chine pour son trafic (plus de 14 millions de passagers en 2007).

Au total, Shenzhen a incontestablement réussi à surmonter les défis économiques qui se posaient à elle à la fin des années 1990 en retrouvant un impressionnant second souffle. Toutefois, la ZES paie ses succès au prix fort. Non préparé aux changements considérables qu'il a connu en aussi peu de temps, ce territoire champignon paraît encore bien mal articulé au reste du territoire chinois, dont il constitue comme une excroissance ultra moderne et extravertie. Surtout, en dépit des efforts des édiles locaux, ce territoire continue de pâtir de son caractère totalement artificiel lié en grande partie à l'absence d'espaces urbains hérités. Enfin, la pérennité de son modèle économique paraît désormais fortement remise en question suite à la multiplication des conflits sociaux dans les usines, en réaction aux conditions de travail souvent iniques. Directement concernées ou par anticipation, un certain nombre d'entreprises relocalisent depuis quelques années leurs activités dans d'autres zones de développement, notamment celles situées plus à l'intérieur des terres, car moins exposées à la contestation.

Bibliographie

- De Sacy Alain S. (2005). Hong Kong et le delta de la rivière des Perles, Paris, Vuibert, 154 p.
- Edmons Richard Louis (2002). Macao dans et par-delà le delta de la rivière des Perles, Perspectives Chinoises, n° 73, septembre-octobre, pp. 20-32.
- Fau Nathalie (1999). Hong Kong et Singapour, des métropoles transfrontalières, L'Espace Géographique, n° 3, pp. 241-255.
- Sanjuan Thierry (1997). A l'ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles, Paris, L'Harmattan, 313 p.
- Song Dong-Wook (2002). Regional container port competition and co-operation : the case of Hong Kong and South China, Journal of Transport Geography, vol. 10, n° 2, pp. 99-110.
- Wang James Jixian (1998). A container load center with a developing hinterland : a case study of Hong Kong, Journal of Transport Geography, vol. 6, n° 3, pp. 187-201.
- Wang James Jixian et Slack Brian (2000). The evolution of a regional container port system : the Pearl River Delta, Journal of Transport Geography, vol. 8, n° 4, pp. 263-275.
- Zhu Ying (1992). The Role of Export Processing Zones in East Asian Development : South Korea, Taiwan, China and Thailand, University of Melbourne, PhD Thesis of Philosophy, Department of Geography.